



Por ahora, hay que esperar hasta que expiren los actuales contratos, es decir, el 2031.

CARLOS CATALÁN

El cálculo lo hizo ingeniero civil y profesor de la Universidad de Santiago

Afirmese: el costo por andar en autopistas podría subir 90% en doce años

Economistas y expertos en transporte dicen que hay que esperar a que terminen las concesiones para fijar nuevos métodos de reajuste.

DANIELA TORÁN / ARIEL DIÉGUEZ

Juan Pedro Sepúlveda, doctor en ingeniería civil industrial y profesor de la Universidad de Santiago, calcula cuánto seguiría subiendo el costo de transitar por las autopistas urbanas.

"Podría llegar a casi 90% más de aquí a diez o doce años", explica el académico, que realizó un estudio sobre las ganancias de las concesionarias. En esta cifra están considerados un IPC anual de 2% y el famoso 3,5% de reajuste que pueden aplicar las autopistas cada año. El ejercicio se realiza de la siguiente manera:

Si hoy la tarifa fuera por ejemplo, de \$100, el próximo año, con un alza de 5,5%, la tarifa va a ser de \$105,5. Al año siguiente se aplica otro 5,5% sobre los \$105,5 y el resultado es \$111,3025. Así, en unos doce años, esos \$100 originales habrán aumentado un 90%. Claro que parte de esa alza, la correspondiente al IPC, no es un alza propiamente tal, pues ese índice lo que hace es actualizar el valor del dinero.

Asegura Sepúlveda que por ahora no se puede hacer nada con el 3,5%. No queda más que esperar a que las autopistas pasen a otras manos y haya nuevos contratos. "El tema es, cuando terminen estas concesiones, fijar un incremento de tarifas de una forma que satisfaga tanto a las nuevas concesionarias como a los usuarios", afirma.

El economista y académico de la Universidad Mayor Tomás Flores coincide con este punto de vista y asegura que la alternativa en este momento es muy difícil. "Modificaciones a la cláusula de reajustabilidad van a llevar a que las empresas pidan indemnización. Eso tendría un costo para el Gobierno", explica.

Javier Irrarázaval, magíster en economía política y académico de Ingeniería Comercial de la Universidad San Sebastián, analiza el 3,5%: "Mirado con la distancia del tiempo, sin duda suena abusiva la cláusula, ya que prácticamente se otorga un monopolio (porque las vías alternativas son poco atractivas) a precios que pueden aumentarse todos los años sin una justificación económica".

Franco Basso, ingeniero civil matemático, profesor de la Universidad Die-

go Portales y especialista en sistemas de transporte, dice que el Estado podría pagar el 3,5% a las concesionarias, para que el precio no suba tanto, pero no lo recomienda. "Que haya un subsidio va en contra de todo lo que dice la investigación aplicada en esta área. El uso indiscriminado del automóvil genera externalidades negativas, como la congestión y la contaminación ambiental. Si queremos utilizar las autopistas de cierto nivel, tenemos que pagar por ellas", asegura. Eso sí, el Estado debe asegurar

que existan buenas vías no pagadas y eso, dice Basso, en algunos puntos no ocurre.

Alejandro Tirachini, ingeniero civil, doctor del Instituto de Transportes y Logística de la Universidad de Sidney, Australia, y académico de la Universidad de Chile, plantea un matiz para el 3,5%. "Me gustaría que ese dinero sea usado de mejor forma, que la ganancia no vaya completa al concesionario, sino que se use también para mejorar las alternativas de transporte sustentable".